






## Modularly constructed driver's cab construction series for heavy-goods vehicles

**Patent number:** DE10118344  
**Publication date:** 2002-10-17  
**Inventor:** FISCHER HERBERT (DE); SCHULLER KARL-HEINZ (DE)  
**Applicant:** DAIMLER CHRYSLER AG (DE)  
**Classification:**  
- **International:** B62D33/06; B62D33/06; (IPC1-7): B62D33/06  
- **European:** B62D33/06  
**Application number:** DE20011018344 20010412  
**Priority number(s):** DE20011018344 20010412

**Also published as:**

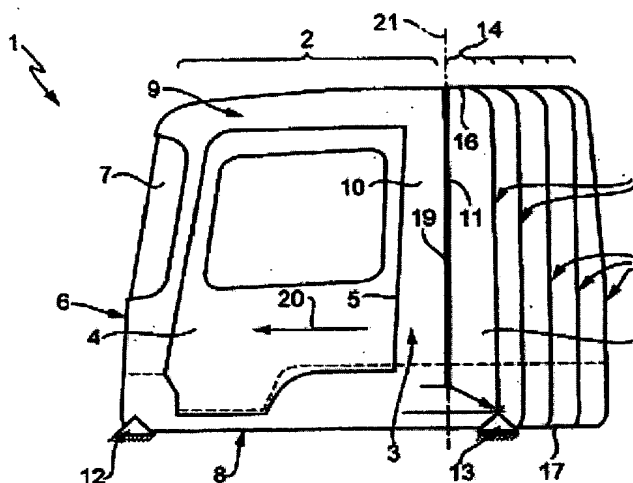
 EP1249383 (A2)  
 US6773056 (B2)  
 US2003025357 (A)  
 EP1249383 (A3)  
 EP1249383 (B1)

**Report a data error here**

Abstract not available for DE10118344

Abstract of corresponding document: **US2003025357**

A modularly constructed driver's cab construction series for heavy-goods vehicles can produce driver's cab variants with different length dimensions. A basic module is constructed as standard for all driver's cab variants, and a built-on module can be built on the basic module. Built-on modules can have different length dimensions for different driver's cab variants. The basic module has a front wall, two side walls, a door and door frame, a bottom and a roof, is made open to the rear, and possesses, at the rear, an annularly closed first flange-mounting region. The built-on module has a rear wall, two side-wall portions, a bottom portion and a roof portion, is made open to the front, and possesses, at the front, an annularly closed second flange-mounting region complementary to the first flange-mounting region. On the built-on module, the side-wall portions, the bottom portion and the roof portion have different length dimensions for each driver's cab variant.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 101 18 344 A 1**

⑤① Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 62 D 33/06**

②① Aktenzeichen: 101 18 344.5  
②② Anmeldetag: 12. 4. 2001  
④③ Offenlegungstag: 17. 10. 2002

**DE 101 18 344 A 1**

⑦① **Anmelder:**  
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑦② **Erfinder:**  
Fischer, Herbert, Dipl.-Ing., 71263 Weil der Stadt,  
DE; Schuller, Karl-Heinz, Dipl.-Ing., 71134 Aidlingen,  
DE

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

⑤④ **Modular aufgebaute Fahrerhaus-Baureihe für Lastkraftwagen**

⑤⑦ Die vorliegende Erfindung betrifft eine modular aufgebaute Fahrerhaus-Baureihe für Lastkraftwagen zur Ausbildung von Fahrerhaus-Varianten unterschiedlicher Längenabmessungen, mit einem bei allen Fahrerhaus-Varianten einheitlich aufgebauten Grundmodul und mit einem daran anbaubaren Anbaumodul, das für jede Fahrerhaus-Variante unterschiedliche Längenabmessungen aufweist. Das Grundmodul weist eine Vorderwand, zwei Seitenwände mit Tür und Türrahmen, einen Boden und ein Dach auf, ist nach hinten offen ausgebildet und besitzt hinten einen ringförmig geschlossenen ersten Anflanschbereich. Das Anbaumodul weist eine Rückwand, zwei Seitenwandabschnitte, einen Bodenabschnitt und einen Dachabschnitt auf, ist nach vorn offen ausgebildet und besitzt vorn einen ringförmig geschlossenen, zum ersten Anflanschbereich komplementären zweiten Anflanschbereich. Beim Anbaumodul weisen die Seitenwandabschnitte, der Bodenabschnitt und der Dachabschnitt für jede Fahrerhaus-Variante unterschiedliche Längenmessungen auf.

**DE 101 18 344 A 1**

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine modular aufgebaute Fahrerhaus-Baureihe für Lastkraftwagen mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

[0002] Aus der DE 43 02 489 C2 ist eine derartige Fahrerhaus-Baureihe bekannt, mit deren Hilfe Fahrerhaus-Varianten unterschiedlicher Längenabmessungen ausgebildet werden können. Zur Darstellung unterschiedlicher Fahrerhauslängen besitzen die bekannten Fahrerhäuser Seitenwände, die je nach Fahrerhauslänge ein unterschiedliches Maß aufweisen können. Ebenso werden ein Dach sowie ein Boden des Fahrerhauses entsprechend der gewünschten Fahrerhauslänge unterschiedlich dimensioniert.

[0003] Ebenso zeigt die DE 36 17 961 C2, daß zum Aufbau unterschiedlicher Fahrerhaus-Varianten weitgehend gleiche Bauteile verwendet werden können. Zur Darstellung unterschiedlicher Fahrerhauslängen werden dabei unterschiedlich dimensionierte Dächer und Seitenwände montiert.

[0004] Die gleiche Vorgehensweise ergibt sich auch aus der EP 0 716 005 B1 sowie aus der EP 0 361 511 B1, bei denen jeweils zur Ausbildung unterschiedlicher Fahrerhauslängen die Seitenwände, das Dach und der Boden unterschiedlich dimensioniert werden.

[0005] Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich mit dem Problem, für eine Fahrerhaus-Baureihe der eingangs genannten Art eine Ausführungsform anzugeben, die eine vereinfachte und preiswerte Herstellung unterschiedlicher Fahrerhaus-Varianten ermöglicht.

[0006] Dieses Problem wird erfindungsgemäß durch eine Fahrerhaus-Baureihe mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

[0007] Die Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, für sämtliche Fahrerhaus-Varianten ein einheitliches Grundmodul mit Vorderwand, Dach, Boden und zwei Seitenwänden einschließlich Türen und Türrahmen bereitzustellen, das mit unterschiedlich langen Anbaumodulen zu einem Führerhaus komplettierbar ist. Das Anbaumodul weist erfindungsgemäß eine Rückwand des Fahrerhauses sowie zwei Seitenwandabschnitte, einen Bodenabschnitt und einen Dachabschnitt auf. Im angebauten Zustand verlängern die Seitenwandabschnitte, der Bodenabschnitt und der Dachabschnitt das Grundmodul im Bereich seiner Seitenwände, seines Daches und seines Bodens. Die Ausbildung der Führerhaus-Varianten erfolgt dementsprechend durch die Ausbildung von Anbaumodul-Varianten bei einem für alle Varianten gleichbleibenden Grundmodul. Die Module können parallel zueinander vormontiert werden und in der Endmontage zum Fahrerhaus komplettiert werden. Diese Vorgehensweise vereinfacht die serienmäßige Herstellung der Fahrerhäuser.

[0008] Ein besondere Vorteil der vorliegenden Erfindung wird auch darin gesehen, daß die Anbaumodule jeweils eine Rückwand des Fahrerhauses aufweisen, so daß das Grundmodul nach hinten offen ausgebildet werden kann. Dies erleichtert den Innenausbau des Grundmoduls, da die Zugänglichkeit durch diese große Öffnung erheblich verbessert ist. Entsprechendes gilt für das nach vorn offene Anbaumodul.

[0009] Um das jeweilige Anbaumodul besonders einfach am Grundmodul anbauen zu können, ist das Grundmodul hinten mit einem ringförmig geschlossenen ersten Anflanscbereich ausgestattet, während jedes Anbaumodul vorn einen dazu komplementären zweiten Anflanscbereich aufweist.

[0010] Entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform kann das Anbaumodul selbst modular aufgebaut sein und ein für alle Fahrerhaus-Varianten einheitlich aufgebautes

Rückwandmodul und wenigstens ein daran angebautes Zwischenmodul aufweisen, wobei dieses Zwischenmodul für jede Fahrerhaus-Variante die Seitenwandabschnitte, den Bodenabschnitt und den Dachabschnitt mit unterschiedlichen Längenabmessungen aufweist, nach vorn offen ausgebildet ist, vorn den zweiten Anflanscbereich besitzt, nach hinten offen ausgebildet ist und hinten einen ringförmig geschlossenen dritten Anflanscbereich besitzt, wobei das Rückwandmodul die Rückwand aufweist und vorn einen ringförmig geschlossenen, zum dritten Anflanscbereich komplementären vierten Anflanscbereich besitzt. Diese Weiterbildung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, die unterschiedlichen Fahrerhaus-Varianten nur noch durch Varianten des Zwischenmoduls zu bilden, das in Fahrzeuglängsrichtung zwischen das Grundmodul und das Rückwandmodul eingesetzt wird. Insoweit kann eine zusätzliche Vereinheitlichung bei der Fertigung erreicht werden.

[0011] Von besonderem Vorteil ist dabei eine Variante, bei welcher der vierte Anflanscbereich kompatibel zum ersten Anflanscbereich ausgebildet ist. Diese Bauweise ermöglicht es, das Rückwandmodul auch direkt am Grundmodul anzubauen, sofern eine besonders kurze Bauweise für das Fahrerhaus erwünscht ist, die ohne Zwischenmodul auskommt. Diese Bauweise hat außerdem zur Folge, daß auch zwei oder mehr Zwischenmodule aneinander angebaut werden können, um bestimmte Längsabmessungen für das Fahrerhaus zu erzielen.

[0012] Bei einer zweckmäßigen Ausführungsform weist das Fahrerhaus Fahrerhauslager auf, mit denen das Fahrerhaus an einem Tragrahmen des Lastkraftwagens lagerbar ist oder gelagert ist, wobei diese Fahrerhauslager für alle Fahrerhaus-Varianten einheitlich am Grundmodul ausgebildet sind. Diese Fahrerhauslager bilden quasi eine Art mechanische Schnittstelle zur Anbindung des Fahrerhauses an den Tragrahmen des Lastkraftwagens. Durch die Anbringung dieser Fahrerhauslager am Grundmodul ergibt sich eine einheitliche Schnittstelle, wodurch die Ausgestaltung des Tragrahmens und die Montage des Fahrerhauses unabhängig von seiner Längen-Variante stets gleich bleibt.

[0013] Vorzugsweise umfassen die Seitenwände des Grundmoduls jeweils eine B-Säule des Fahrerhauses, wodurch das Grundmodul im wesentlichen selbsttragend ausgebildet ist.

[0014] Von besonderem Vorteil ist eine Weiterbildung, bei der das Grundmodul hinten einen geschlossenen Träggerring aufweist, umfassend zwei B-Säulen, die über einen Dachquerträger und einen Bodenquerträger miteinander verbunden sind, wobei der erste Anflanscbereich im Bereich dieses Träggerrings ausgebildet ist. Diese Bauweise führt zu einer besonders steifen und stabilen Konstruktion des Grundmoduls beispielsweise zur Erreichung einer geforderten Crashsicherheit. Da das Grundmodul bereits in sich stabil ausgebildet ist, müssen die Flanschverbindungen zwischen Grundmodul und Anbaumodul keinen besonders hohen Steifigkeits- und Stabilitätsanforderungen genügen, so daß die Anflanscbereiche einen relativ einfachen Aufbau besitzen können und dementsprechend preiswert herstellbar und leicht montierbar sind.

[0015] Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus der zugehörigen Figurenbeschreibung anhand der Zeichnungen.

[0016] Es versteht sich, daß die vorstehend genannten und die nachstehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombinationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

[0017] Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

[0018] Es zeigen, jeweils schematisch,

[0019] Fig. 1 eine Seitenansicht auf ein erfindungsgemäßes Fahrerhaus und

[0020] Fig. 2 eine perspektivische Ansicht auf ein Fahrerhaus nach der Erfindung, jedoch bei einer besonderen Ausführungsform.

[0021] Entsprechend den Fig. 1 und 2 weist ein erfindungsgemäßes Fahrerhaus 1 ein durch eine geschweifte Klammer gekennzeichnetes Grundmodul 2 auf, das auf jeder Fahrzeugseite eine Seitenwand 3 mit jeweils einer Tür 4 und einem Türrahmen 5 sowie eine Vorderwand 6 mit Windschutzscheibe 7, einen Boden 8 und ein Dach 9 aufweist. Das Grundmodul 2 erstreckt sich dabei von der Vorderwand 6 so weit nach hinten, daß seine Seitenwände 3 sogenannte B-Säulen 10 umfassen. Das Grundmodul 2 ist nach hinten offen ausgebildet und besitzt dort einen ringförmig geschlossenen ersten Anflanschbereich 11.

[0022] Am Grundmodul 2 sind zumindest ein vorderes Fahrerhauslager 12 sowie wenigstens ein hinteres Fahrerhauslager 13 ausgebildet, über die das Fahrerhaus 1 an einem nicht gezeigten Tragrahmen eines Lastkraftwagens lagerbar ist.

[0023] Erfindungsgemäß weist das Fahrerhaus 1 außerdem für jede Fahrerhaus-Variante ein entsprechendes Anbaumodul 14 auf, von denen in Fig. 1 fünf verschiedene Varianten dargestellt und durch geschweifte Klammern gekennzeichnet sind, die sich hinsichtlich ihrer Längenabmessungen voneinander unterscheiden. Jedes Anbaumodul 14 weist eine Rückwand 15, einen mehr oder weniger langen Dachabschnitt 16, einen mehr oder weniger langen Bodenabschnitt 17 sowie zwei mehr oder weniger lange Seitenwandabschnitte 18 auf. Das Anbaumodul 14 ist nach vorn offen ausgebildet und besitzt vorn einen ringförmig geschlossenen zweiten Anflanschbereich 19, der komplementär zum ersten Anflanschbereich 11 des Grundmoduls 2 ausgebildet ist. Bei der hier gezeigten, bevorzugten Ausführungsform liegen der erste und der zweite Anflanschbereich 11 bzw. 19 im wesentlichen in einer senkrecht zu einer durch einen Pfeil symbolisierten Fahrzeuginnenrichtung 20 verlaufenden ersten Trennebene 21. Durch diese Bauweise können Herstellungstoleranzen besonders einfach ausgeglichen werden.

[0024] Das Anbaumodul 14 kann über die Flanschverbindung zwischen den Anflanschbereichen 11 und 19 am Grundmodul 2 befestigt werden, beispielsweise durch Klebeverbindungen und/oder Schraubverbindungen. Im angebauten Zustand verlängern die Seitenwandabschnitte 18 die Seitenwände 3, während der Bodenabschnitt 17 den Boden 8 und der Dachabschnitt 16 das Dach 9 in Fahrzeuginnenrichtung nach hinten verlängern. Je nach Anbaumodul-Variante können dabei unterschiedliche Längenabmessungen für das Fahrerhaus 1 realisiert werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß für sämtliche Fahrerhaus-Varianten stets dieselben Fahrerhauslager 12, 13 bzw. die identischen Positionen für die Fahrerhauslager 12, 13 eingehalten werden können.

[0025] Bei der besonderen Ausführungsform gemäß Fig. 2 ist das dort gezeigte Anbaumodul 14 selbst modular aufgebaut und weist ein Rückwandmodul 22 sowie ein Zwischenmodul 23 auf. Das Rückwandmodul 22 ist für alle Fahrerhaus-Varianten einheitlich aufgebaut und weist die Rückwand 15 auf. Des weiteren kann das Rückwandmodul 22 gemäß dieser bevorzugten Ausführungsform zwei Seitenwandansätze 24, einen Bodenansatz 25 und einen Dachansatz 26 besitzen.

[0026] Das Zwischenmodul 23 besteht im wesentlichen aus dem Dachabschnitt 16, dem Bodenabschnitt 17 und aus den beiden Seitenwandabschnitten 18 des Anbaumoduls 14. Das Zwischenmodul 23 ist sowohl nach vorn als auch nach hinten offen ausgebildet und weist vorn den zweiten Anflanschbereich 19 auf, während es hinten einen dritten Anflanschbereich 27 besitzt.

[0027] Das Rückwandmodul 22 weist vorn einen vierten Anflanschbereich 28 auf, der komplementär zum dritten Anflanschbereich 27 des Zwischenmoduls 23 ausgebildet ist. Wie aus Fig. 2 hervorgeht, liegen der dritte und vierte Anflanschbereich 27 bzw. 28 im wesentlichen in einer senkrecht zur Fahrzeuginnenrichtung 20 verlaufenden zweiten Trennebene 32. Bei einer bevorzugten Ausführungsform kann der vierte Anflanschbereich 28 kompatibel zum ersten Anflanschbereich 11 ausgebildet sein, so daß das Rückwandmodul 22 auch ohne Zwischenschaltung des Zwischenmoduls 23 direkt am Grundmodul 2 angebaut werden kann, um beispielsweise eine besonders kurze Bauform für das Fahrerhaus 1 zu erzielen. Zur Erzielung unterschiedlicher Fahrerhaus-Varianten mit verschiedener Längenabmessung kann nun zwischen dem Rückwandmodul 23 und dem Grundmodul 2 ein Zwischenmodul 23 montiert werden, wobei für das Zwischenmodul 23 unterschiedliche lange Varianten bereitgestellt werden. Ebenso ist es möglich, zwei oder mehr Zwischenmodule 23 zu montieren.

[0028] Entsprechend Fig. 2 kann das Grundmodul 2 bei der hier gezeigten besonderen Ausführungsform hinten einen geschlossenen Trägerring 29 aufweisen, der die beiden B-Säulen 10, sowie einen Dachquerträger 30 und einen Bodenquerträger 31 umfaßt. Die B-Säulen 10, Dachquerträger 30 und Bodenquerträger 31 sind aneinander befestigt und bilden einen in sich steifen, geschlossenen Rahmen, durch den das Grundmodul 2 eine hohe Steifigkeit erhält.

#### Patentansprüche

1. Modular aufgebaute Fahrerhaus-Baureihe für Lastkraftwagen zur Ausbildung von Fahrerhaus-Varianten unterschiedlicher Längenabmessungen, **gekennzeichnet durch**,

ein bei allen Fahrzeug-Varianten einheitlich aufgebautes Grundmodul (2) und ein daran anbaubares Anbaumodul (14), das für jede Fahrerhaus-Variante unterschiedliche Längenabmessungen aufweist, wobei das Grundmodul (2) eine Vorderwand (6), zwei Seitenwände (3) mit Tür (4) und Türrahmen (5), einen Boden (8) und ein Dach (9) aufweist, nach hinten offen ausgebildet ist und hinten einen ringförmig geschlossenen ersten Anflanschbereich (11) besitzt, wobei das Anbaumodul (14) eine Rückwand (15), zwei Seitenwandabschnitte (18), einen Bodenabschnitt (17) und einen Dachabschnitt (16) aufweist, nach vorn offen ausgebildet ist und vorn einen ringförmig geschlossenen, zum ersten Anflanschbereich (11) komplementären zweiten Anflanschbereich (19) besitzt, wobei die Seitenwandabschnitt (18), der Bodenabschnitt (17) und der Dachabschnitt (16) für jede Fahrerhaus-Variante unterschiedliche Längenabmessungen aufweisen.

2. Fahrerhaus-Baureihe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß erster und zweiter Anflanschbereich (11, 19) im wesentlichen in einer senkrecht zur Fahrzeuginnenrichtung (20) verlaufenden ersten Trennebene (21) liegen.

3. Fahrerhaus-Baureihe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Anbaumodul (14) modular aufgebaut ist und

ein für alle Fahrerhaus-Varianten einheitlich aufgebautes Rückwandmodul (22) und wenigstens ein daran anbaubares Zwischenmodul (23) aufweist, wobei das Zwischenmodul (23) für jede Fahrerhaus-Variante die Seitenwandabschnitte (18), den Bodenabschnitt (17) und den Dachabschnitt (16) mit unterschiedlichen Längenabmessungen aufweist, nach vorn offen ausgebildet ist, vorn den zweiten Anflanschbereich (11) besitzt, nach hinten offen ausgebildet ist und hinten einen ringförmig geschlossenen dritten Anflanschbereich (27) besitzt, wobei das Rückwandmodul (22) die Rückwand (15) aufweist und vorn einen ringförmig geschlossenen, zum dritten Anflanschbereich (27) komplementären vierten Anflanschbereich (28) besitzt.

4. Fahrerhaus-Baureihe nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß dritter und vierter Anflanschbereich (27, 28) im wesentlichen in einer senkrecht zur Fahrzeuglängsrichtung (20) liegenden zweiten Trennebene (32) liegen.

5. Fahrerhaus-Baureihe nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Rückwandmodul (22) zwei Seitenwandansätze (24), einen Bodenansatz (25) und einen Dachansatz (26) aufweist.

6. Fahrerhaus-Baureihe nach einem der Ansprüche 3 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der vierte Anflanschbereich (28) kompatibel zum ersten Anflanschbereich (11) ausgebildet ist.

7. Fahrerhaus-Baureihe nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Fahrerhaus (1) Fahrerhauslager (12, 13) aufweist, mit denen das Fahrerhaus (1) an einem Tragrahmen des Lastkraftwagens lagerbar oder gelagert ist, wobei diese Fahrerhauslager (12, 13) für alle Fahrerhaus-Varianten einheitlich am Grundmodul (2) ausgebildet sind.

8. Fahrerhaus-Baureihe nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Seitenwände (3) des Grundmoduls (2) jeweils eine 8-Säule (10) umfassen.

9. Fahrerhaus-Baureihe nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Grundmodul (2) hinten einen geschlossenen Trägerring (29) aufweist, umfassend zwei B-Säulen (10), die über einen Dachquerträger (30) und einen Bodenquerträger (31) miteinander verbunden sind, wobei der erste Anflanschbereich (11) im Bereich dieses Trägerrings (29) ausgebildet ist.

---

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

---

50

55

60

65

- Leerseite -

